21st April 1960]

THE HON. SRI V. RAMAIAH: (*a*) The amount paid to all local bodies each year is Rs. 46,76,250. Besides this, a sum of Rs. 13,59,671 is paid as compensation for loss of licence fees income which local bodies were collecting under Madras Local Boards Act and Madras District Municipalities Act.

(*b*) The Thanjavur District Development Council have requested Government to enhance the toll compensation. The Cuddalore Municipal Council has requested that the compensation fee for loss of income under licence fee may be revised. These requests are under examination.

(*c*) The answer is in the negative.

SRI S. M. ANNAMALAI : பஸ் ட்ரான்ஸ்போர்ட்டை சென்னை நகரில் தேசிய மயமாக்குவதற்கு முன் சென்னை கார்ப்பரேஷனால் நடத்தப்பட்ட வாகனங்களுக்கு வரி கிடையாது. ஆனால், இப்பொழுது அந்த வாகனங்களுக்கும் வாகன வரி வசூலிக்கப்படுகிறது. அதையாகிலும் ரத்து செய்ய சர்க்கார் முன்வருமா ?

THE HON. SRI V. RAMAIAH: தனிக் கேள்வி வேண்டும்.

MR. SPEAKER : அடுத்த கேள்வியிலே கேளுங்கள்.

SRI N. MARUDACHALAM : நகர சபையின் உபயோகத்திற்காகத்தான் வான்களும், லாரிகளும், வாங்கப்படுகின்றன. வான்களும், லாரிகளும் நகரசபை எல்லைக்குள்ளேயே இருக்கின்றன. ஆகையால், அவைகளுக்கான வரியைத் தள்ளுபடி செய்யவேண்டுமென்று எல்லா நகரசபைகளும் ரிப்போர்ட் செய்திருக்கின்றனவே, அதன் பேரில் என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது ?

MR. SPEAKER : அது கூட அடுத்த கேள்வியிலே கேளுங்கள்.

SRI K. ANBAZHAGAN : நகரசபைகள் முன்னாலிலே வசூலித்துக் கொண்டிருந்த "டோல்" வரியையும், சுங்க வரியையும், அதேபோல் அவர்கள் வசூலித்துக்கொண்டிருந்த மோட்டார் லைசென்சு வரியையும் அரசாங்கம் எடுத்துக்கொண்டபோது, அவர்களுக்கு எந்த அடிப்படையிலே காம்பன்சேஷன் தருவதாக ஒத்துக் கொண்டார்களோ, அந்த அடிப்படை மூன்று ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை மாற்றி திருத்தியமைக்கப்படும் என்று ஒத்துக்கொண்டிருந்தும், இதுவரை முப்பது ஆண்டுகள் ஆகியும், அது மாற்றியமைக்கப்படவில்லை அல்லவா. அரசாங்கம் அதனை மாற்றியமைக்க முன்வருமா ?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : இந்த வரி விதிப்பை லோகல் பாடீஸ் எடுத்துக்கொண்ட நேரத்திலே, அவர்கள் 1931-ம் வருஷம் மார்ச்சு மாதக் கடைசியிலே, அதற்கு முன் இருந்த மூன்று வருஷங்களிலே எத்தனை வரி வந்ததோ, அதற்கு ஒரு சராசரி கணக்குப் போட்டு, அதன் பிரகாரம் ஒரு நிரந்தரமாக, இறுதி முடிவாகவே ஒரு முடிவு எடுக்கப்பட்டது. ஆகையால், மூன்று வருஷங்களுக்கு ஒரு தடவை திரும்பப் பரிசீலனை செய்யவேண்டும் என்ற அந்த முடிவு இல்லை.

* 769 *Q.*—SRI S. M. ANNAMALAI : (on behalf of SRI M. P. SARATHI) : கனம் மின்சார அமைச்சர் அவர்கள் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்கு பதிலளிப்பாரா ?

(அ) இந்த ராஜ்யத்தில் வரி விலக்கு அளிக்கப்பட்டுள்ள மோட்டார் வாகனங்கள் எத்தனை ?

(ஆ) வரிச் சலுகை காட்டப்பட்டுள்ள மோட்டார் வண்டிகள் எத்தனை ?

(இ) வரிச் சலுகை, வரி விலக்கு அளிக்க என்ன விதிகள் கடைப்பிடிக்கப்படுகின்றன ?

(ஈ) வைத்தியசாலைகள், கல்விச் சாலைகள் உபயோகிக்கும் மோட்டார் வண்டிகளுக்குச் சலுகையை அதிகரிக்க யோசனையிருக்கிறதா ?

THE HON. SRI V. RAMAIAH: (*a*) & (*b*) In 1959, 18 motor vehicles were exempted from payment of tax and three vehicles have been given tax concession.

(*c*) Under section 11 of the Madras Motor Vehicles Taxation Act, the Government can make an exemption or reduction in the rate of tax payable under the Madras Motor Vehicles Taxation Act. There are no specific rules laying down principles for granting tax concessions or exemptions. They are granted in exceptional circumstances only. Normally vehicles owned by the Government of India are exempted by virtue of the provisions of Article 285 of the Constitution of India. Vehicles owned by Consular officers and Trade Commissioners, vehicles supplied under the United Nations Children's Emergency Fund (UNICEF), vehicles of T.C.M. personnel and vehicles coming under other similar special arrangements with foreign countries are exempted. Vehicles used solely for agricultural purposes are also exempted.

Non-transport vehicles coming from other States and which have already paid motor vehicles tax in those States are exempt from further taxation in this State.

Vehicles of rulers of State, e.g., Travancore, Mysore, Pudukkottai, and the Governor are exempt from payment of tax.

Tax has been reduced in respect of certain vehicles kept for the use of Tourists.

According to a reciprocal arrangement with Andhra Pradesh Government stage carriages plying on routes lying in Madras and Andhra States are taxed at single rate and goods vehicles at one and one-sixth rate. The tax proceeds are divided between the two States.

Vehicles carrying more than five persons and plying within the City of Madras or within the limits of municipalities or within two contiguous municipalities are also allowed to pay reduced tax.

(*d*) The answer is in the negative.

SRI S. M. ANNAMALAI: சென்னை நகரில் பஸ் ட்ரான்ஸ்போர்ட்டை தேசிய மயமாக்குவதற்கு முன் ட்ரான்ஸ்போர்ட் நடத்தப்பட்டபோது, அவர்களுக்குச் சொந்தமான வாகனங்களுக்கு வரிவிலக்கு அளிக்கப்பட்டிருந்தது. ஆனால், இப்பொழுது அந்த வாகனங்களுக்கு வரி வசூலித்துக்கொண்டு வருகிறார்கள். அதையாகிலும் ரத்து செய்வதற்கு இந்தச் சர்க்கார் முன்வருமா ?

THE HON. SRI V. RAMAIAH: கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் சென்னை நகர சபையே வரி போடக்கூடிய காலத்திலே அவர்களுடைய வாகனங்களுக்கு விதிவிலக்கு கொடுத்ததாகச் சொல்கிறார்கள். அதற்குத் தனி கேள்வி வேண்டும்.

SRI. N. MARUDACHALAM: எந்த முனிசிபாலிடி வரி விலக்கு வேண்டும் என்று கேட்டிருக்கிறது என்பதைத் தெரிவிக்க முடியுமா ?

THE HON. SRI V. RAMAIAH: என்னிடத்தில் குறிப்பாக எந்த நகரசபை என்று இல்லாவிட்டாலும், பொதுவாக வரி விலக்கு வேண்டுமென்று எல்லா முனிசிபாலிடிகளும் கேட்டுக்கொண்டிருக்கின்றன.

21st April 1960]

SRI A. A. RASHEED: Is the Hon. Minister aware that the Madras City Corporation is paying a tax of Rs. 2 lakhs for their vehicles under the Motor Vehicles Taxation Act and if so, whether there is any proposal to exempt the Corporation vehicles from this tax?

THE HON. SRI V. RAMAIAH: The hon. Member may put a separate question.

SRI K. ANBAZHAGAN: சென்னை நகராண்மைக் கழகத்திற்கு நஷ்ட ஈடு தருகின்ற முறையிலே சென்னை மாநிலம் முழுவதற்கும் 66 லட்ச ரூபாய் மோட்டார் வெகிகிள்ஸ் டாக்ஸ் மூலம் வருமானம் வந்த நேரத்தில் 2 லட்ச ரூபாய் தீர்மானிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இப்பொழுதும் சென்னை நகரிலேயே 75 லட்சம் வரும்போது அதே நஷ்ட ஈடு தந்து, மாநகராட்சியின் லாரி, மோட்டார்களுக்கும் அரசாங்கம் வரி வசூலிப்பது என்பது அநீதியாக தோன்றவில்லையா? அதை வசூலிக்காமல் நிறுத்துவதற்கு அரசாங்கம் முன்வருமா?

THE HON. SRI V. RAMAIAH: நான் முன்பு ஒரு கேள்விக்கு பதில் சொல்லக்கூடிய நேரத்தில் இந்த முடிவு 1931-வது வருஷத்தில் எடுக்கப்பட்ட முடிவு என்று சொன்னேன். அந்த முடிவு எடுத்த நேரத்திலே 1931-வது வருஷத்திற்கு முன்பு மூன்று வருஷங்களுக்கு என்ன சராசரி வருமானம் வந்ததோ அந்த அடிப்படையிலே வைத்துத் தான் நகரசபைக்கு எவ்வளவு பணம் கொடுக்கவேண்டுமென்று ஒரு முடிவு செய்தார்கள். அந்த முடிவு எடுத்த நேரத்தில் அதனால் அதிகமாக அரசாங்கத்திற்கு வருமானம் இல்லாமல் அரசாங்கத்தினுடைய பொது நிதியிலிருந்து கொடுத்து வந்ததை நாம் மறந்துவிடக்கூடாது. குறிப்பிட்ட ஒரு நிதியிலிருந்துதான் நகரசபைக்கு, லோகல் பாடீசுக்கு கொடுக்க வேண்டும் என்ற நிலையைக் காட்டிலும், மற்ற துறைகளிலும் மற்ற நிதிகளிலிருந்து பணம் கொடுத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள், ரஸ்தா பராமரிப்பிற்காக. குறிப்பாக சென்னை நகர சபைக்கு அடிக்கடி "அட்ஹாக் கிராண்ட்ஸ்" அரசாங்கம் கொடுத்துக்கொண்டிருக்கிறது என்பதை இந்த சபைக்கு தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

Goods-traffic

*770 *Q.*—SRI T. S. RAMASWAMI (on behalf of SRI K. SATTANATHA KARAYALAR): Will the Hon. the Minister for Electricity be pleased to state—

(*a*) the steps taken to encourage intra-Zonal and long-distance goods traffic in road transport during 1958-59; and

(*b*) the proposals before the Government for this year?

THE HON. SRI V. RAMAIAH: (*a*) The State has been divided into four zones each comprising of three or four districts. Government have ordered that public carrier permits issued by any one of the Regional Transport Authorities in a zone will be valid in the entire area forming that zone. Besides the zonal operation, it was ordered that an operator of a public carrier may be given three long-distance routes as hitherto granted by the State Transport Authority, Madras.

(*b*) The Government of India have suggested that Regional Transport Authorities may issue goods vehicles permits freely for distances up to 300 miles or within a radius of 150 miles subject to demand for it being there. This is under consideration.